



**Öffentlicher Personennahverkehr
Förderung von Investitionen
Krebsbachtalbahn
Reaktivierung der Bahnstrecke inklusive neuem Streckenabschnitt
und Elektrifizierung
- Sachstandsbericht und Abschluss einer Vereinbarung zwischen dem
Landkreis Heilbronn, dem Rhein-Neckar-Kreis und der
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) über die Planung des Projekts**

öffentlich

Fachamt: Amt für Nahverkehr, Frau Sabine Schmitt, 06221 522-1282

Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag nimmt den Sachstandsbericht zur Krebsbachtalbahn zur Kenntnis.
2. Der Kreistag stimmt dem Abschluss der Vereinbarung zwischen dem Landkreis Heilbronn, dem Rhein-Neckar-Kreis und der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) über die Planung der Leistungsphasen 1 bis 4 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) des Projektes auf der Grundlage des Planfalls „Mitfall E“ vorbehaltlich der Übernahme des Kostenanteils durch die Stadt Neckarbischofsheim zu.

Auswirkungen auf die strategischen Ziele:

Mit der Berücksichtigung der Maßnahme (Reaktivierung der Krebsbachtalbahn inklusive neuem Streckenabschnitt und Elektrifizierung) bei der ÖPNV-Investitionsförderung des Kreises wird dem Ziel, die Mobilitätsangebote im Rhein-Neckar-Kreis zu erhalten und zu verbessern, Rechnung getragen.

Finanzielle Auswirkungen / Auswirkungen auf den Stellenplan:

Die auf den Rhein-Neckar-Kreis und die Kommunen entfallenden Kostenanteile für die Planungskosten der HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 in Höhe von rd. 3,2 Mio. € werden

in der Haushalts- und Finanzplanung ab dem Jahr 2025 berücksichtigt und stehen damit zur Verfügung. Fördermittel nach dem GVFG sind hierbei noch nicht in Abzug gebracht. Im Haushalt 2025 sind Mittel für die Planungskosten in Höhe von rd. 530 T€ eingestellt.

Es werden über den Stellenplan hinaus keine zusätzlichen Stellen benötigt.

Auswirkungen auf das Klima:

Mit der Reaktivierung der Krebsbachtalbahn inklusive dem Bau des neuen Streckenabschnittes und der Elektrifizierung wird das Nahverkehrsangebot im Rhein-Neckar-Kreis weiter optimiert und die Attraktivität des ÖPNV verbessert. Der Klimaschutz wird durch die Stärkung des Nahverkehrsangebots gefördert.

Sachverhalt, Begründung:

1. Ausgangslage

Die Krebsbachtalbahn zweigt in Neckarbischofsheim Nord (Bernau) von der Schwarzbachtalbahn ab und verläuft über Neckarbischofsheim, Helmhof, Untergimpfern, Obergimpfern und Siegelsbach bis Hüffenhardt. Die Bahnstrecke ist ca. 17 km lang, weitgehend eingleisig, nicht elektrifiziert und bedient sieben Stationen. Nachdem der Linienverkehr auf der Krebsbachtalbahn im Juli 2009 eingestellt wurde, verständigten sich die betroffenen Landkreise, der Landkreis Heilbronn, der Neckar-Odenwald-Kreis und der Rhein-Neckar-Kreis und die an der Strecke liegenden Städte und Gemeinden Waibstadt, Neckarbischofsheim, Bad Rappenau (für den Ortsteil Obergimpfern), Siegelsbach und Hüffenhardt auf den Grundsatz, dass die Trasse als Schienenverbindung im Krebsbachtal erhalten bleiben soll. Hierfür wurde unter Federführung des Landes Baden-Württemberg, vertreten durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), ein Fahrplankonzept erarbeitet, das einen touristischen Verkehr auf der Krebsbachtalbahn ermöglicht hat. Seit 2010 wird die Krebsbachtalbahn für den saisonalen Ausflugsverkehr genutzt.

2. Ergebnisse vertiefende Nutzen-Kosten-Untersuchung 2022

Im Jahr 2018 haben die drei Landkreise Heilbronn, Rhein-Neckar-Kreis und Neckar-Odenwald-Kreis eine vertiefende Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zur Krebsbachtalbahn in Auftrag gegeben, mit dem Ziel zukünftige Betriebsszenarien auf der Krebsbachtalbahn zu bewerten.

Im Ergebnis hat das beauftragte Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart (VWI) im Jahr 2022 zwei Varianten (Mitfälle D und E) ermittelt, die auf Grundlage der Standardisierten Bewertung in der Version 2016 einen förderfähigen Nutzen-Kosten-Index (NKI) über 1,0 erreichen. Ein NKI-Wert über 1,0 bedeutet, dass der volkswirtschaftliche Nutzen der Maßnahme über den entstehenden Kosten liegt. Sowohl der Mitfall D als auch der Mitfall E erreichen einen positiven NKI-Wert über 1,0 und würden damit die Förderwürdigkeit entsprechend den Erfordernissen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) aufweisen.

Im Mitfall D erfolgt die Bedienung der Krebsbachtalbahn mit stündlicher Durchbindung der Heilbronner Stadtbahnlinie 42 bis nach Meckesheim und dortigem Anschluss an den Regionalexpress (RE 10b). Der Mitfall E baut auf dem Mitfall D auf und unterstellt ebenfalls eine Bedienung mit Stadtbahnlinien bis Meckesheim mit Anschluss an den RE. Allerdings wird im Mitfall E auf die Bedienung des Streckenastes von Obergimpfern nach Hüffenhardt verzichtet.

Der Mitfall D erfordert folgenden Infrastrukturausbau:

- Ausbau der Bestandsstrecke der Krebsbachtalbahn (z.B. Ausbau der Bahnsteige und Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik)
- Bau der Verbindungsstrecke zur Elsenzthalbahn inkl. des neuen Haltepunkts Babstadt Nord
- Elektrifizierung der gesamten Strecke
- Weichenverbindung in Neckarbischofsheim Nord zur Schwarzbachtalbahn
- Neubau eines Haltepunktes Eschelbronn als Kreuzungsbahnhof
- Bahnsteiganpassungen auf der Schwarzbachtalbahn an den Haltepunkten Neckarbischofsheim Nord, Waibstadt, Neidenstein, Eschelbronn und Meckesheim für den barrierefreien Einstieg in die Fahrzeuge der Stadtbahn.

Der Mitfall E erfordert im Vergleich zum Mitfall D einen geringeren Infrastrukturausbau, da die Reaktivierung der Krebsbachtalbahn hier lediglich für den Abschnitt zwischen Neckarbischofsheim Nord und Obergimpfern erfolgt.

Im Mitfall D werden auf der Krebsbachtalbahn 760 Pkm/km zurückgelegt. Im Mitfall E liegt die durchschnittliche Streckenbelastung bei 810 Pkm/km. Beide Varianten erreichen damit die Schwelle zur Übernahme der kompletten Betriebskosten durch das Land. Allerdings sind aus Sicht des Verkehrsministeriums die Betriebskosten auf dem Streckenast Obergimpfern – Hüffenhardt aufgrund der geringen Nachfrage gesondert zu betrachten, mit der Folge, dass das Land die Betriebskosten für diesen Streckenabschnitt nicht in voller Höhe übernehmen wird. Der Rhein-Neckar-Kreis und seine Gemeinden sind von dieser Entscheidung nicht betroffen.

Da die kommunale Seite die Mitfinanzierung der Infrastrukturkosten grundsätzlich unter den Vorbehalt der vollständigen Übernahme der Betriebskosten durch das Land gestellt hat, war mit der Entscheidung des Landes davon auszugehen, dass der Neckar-Odenwald-Kreis und die Gemeinden Siegelbach und Hüffenhardt nicht mehr an dem Krebsbachtalbahnprojekt beteiligt sein werden und damit voraussichtlich keine Reaktivierung des Streckenabschnitts von Obergimpfern nach Hüffenhardt erfolgen wird.

Bis zur endgültigen Entscheidung, ob eine Reaktivierung des Streckenabschnitts von Obergimpfern nach Hüffenhardt doch noch realisiert werden kann, kommt daher Mitfall E zum Tragen.

3. Verkehrliche Wirkungen, Kommunikation mit dem Verkehrsministerium

Die Umsetzung der Maßnahme würde für den Rhein-Neckar-Kreis eine Verbesserung im regionalen Verkehrsnetz bedeuten. Auf der Relation Meckesheim – Neckarbischofsheim – Bad Rappenau – Heilbronn entstünde eine stündliche, umsteigefreie Verbindung. Außerdem gäbe es künftig für die Kommunen im Rhein-Neckar-Kreis mit S-Bahn-Anschluss im unteren Schwarzbachtal auf dem Abschnitt zwischen Meckesheim und Waibstadt einen durchgängigen 20/40-Minuten-Takt mit 2 Fahrtmöglichkeiten pro Richtung und Stunde (bisher: nahezu 30 Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten, sonst Stundentakt). Damit bestünde auch am Wochenende eine wesentliche Angebotsverbesserung.

Neckarbischofsheim würde von der Umsetzung der Maßnahme am meisten profitieren. Neckarbischofsheim würde künftig eine direkte Anbindung auf der Schiene sowohl in Richtung Heidelberg als auch in Richtung Heilbronn erhalten.

Zu berücksichtigen ist, dass sich aufgrund des Mischverkehrs S-Bahn/Stadtbahn das Fahrplanangebot auf der Relation Neckarbischofsheim Nord – Aglasterhausen auf einen Stundentakt reduzieren und damit eine Angebotsverschlechterung eintreten würde. Derzeit besteht nahezu ein 30-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten, sonst Stundentakt auf der Schiene und zusätzlich eine stündliche Bedienung mit dem Regiobus 899 auf der Relation Sinsheim – Mosbach. Künftig wäre schienenseitig nur noch ein Stundentakt vorhanden, wovon unsere Gemeinde Helmstadt-Bargen betroffen wäre. Die heute bestehenden Taktverdichtungen im Schülerverkehr zwischen 7 Uhr und 8 Uhr sowie zwischen 12 Uhr und 13 Uhr von/nach Aglasterhausen sollen auch weiterhin bestehen bleiben.

In einer Besprechung wurden im September 2020 die Gemeinden an der Schwarzbachtalbahn Meckesheim, Neidenstein, Eschelbronn und Helmstadt-Bargen und die Städte an der Krebsbachtalbahn Neckarbischofsheim und Waibstadt über die aktuellen Nutzen-Kosten-Untersuchungen und die verkehrlichen Auswirkungen im Zusammenhang mit der Reaktivierung der Krebsbachtalbahn informiert. Von der verkehrlichen Bedeutung steht die Raumschaft dem Vorhaben vom Grundsatz her positiv gegenüber, solange im Gesamtkonzept keine Verschlechterung insbesondere für die Kommunen des oberen Schwarzbachtals entsteht. Aufgrund der Tatsache, dass die Gemeinden im Schwarzbachtal bereits bei der S-Bahn mitfinanziert haben, ist die Bereitschaft sich bei Umsetzung der Maßnahme nochmals finanziell zu beteiligen insgesamt eher gering einzustufen.

In seiner Sitzung am 19.07.2022 hat der Kreistag beschlossen, den auf den Rhein-Neckar-Kreis nach der vorliegenden vorläufigen Kostenprognose entfallenden Teil der Investitionskosten (rd. 5,2 Mio. € Stand 2022) zur Reaktivierung der Krebsbachtalbahn inklusive der Durchbindung auf der Grundlage des Planfalls „Mitfall E“ zu tragen. Voraussetzungen für diese Mitfinanzierung sind, dass die Stadt Bad Rappenau und der Landkreis Heilbronn die auf Ihre Körperschaften entfallenden Finanzierungsanteile tragen und dass die Nachteile im Hinblick auf die schienenseitige Taktfrequenz auf der oberen Schwarzbachtalbahn für Helmstadt-Bargen und Aglasterhausen kompensiert werden. Diese Kompensation soll vorzugsweise im Schienenpersonennahverkehr erfolgen und nur ersatzweise mit Busverkehren. Die Kosten der Kompensation trägt das Land Baden-Württemberg.

Sowohl der Landkreis Heilbronn als auch die Stadt Bad Rappenau haben sich im Jahr 2022 zum Reaktivierungsprojekt bekannt und jeweils positive Gremienbeschlüsse zu der Infrastrukturmaßnahme gefasst.

Aufgrund des Kreistagsbeschlusses vom 19.07.2022 hat der Rhein-Neckar-Kreis die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) über die Beschlussfassung informiert und gleichzeitig um eine Stellungnahme zur vorrangigen Kompensation im SPNV in Bezug auf die Nachteile im Hinblick auf die schienenseitige Taktfrequenz auf der oberen Schwarzbachtalbahn gebeten.

Mit Schreiben vom 26.10.2023 hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg zugesichert, dass im Falle einer Projektrealisierung für Helmstadt-Bargen zwei der bisherigen Verdichterzüge in den Stoßzeiten in jedem Fall erhalten bleiben. Nach den Ausführungen des Ministeriums ist die Infrastruktur auf dem Streckenabschnitt zwischen Neckarbischofsheim Nord und Aglasterhausen grundsätzlich in der Lage, weitere als die zwei im Rahmen des Gutachtens zur Reaktivierung der Krebsbachtalbahn enthaltenen Verdichterzüge aufzunehmen. Im Falle einer Erhöhung der entsprechenden Bundesmittel kann die Umsetzung des im Koalitionsvertrag auf Landesebene als Ziel vorgesehenen landesweiten Halbstundentakt angegangen werden.

Mit Blick auf den Kreistagsbeschluss hat der Rhein-Neckar-Kreis die Kommunikation mit dem Verkehrsministerium und der NVBW aufgenommen und die Forderungen der Raumschaft platziert; insoweit sind die Forderungen dokumentiert. Seitens des Rhein-Neckar-Kreises wird man darauf achten, dass bei Umsetzung des Projektes eine möglichst gute Betriebsqualität auf der oberen Schwarzbachtalbahn realisiert werden kann. Der Bürgermeister von Helmstadt-Bargen wurde hierüber informiert.

4. Planungsvereinbarung

Bisher war die Krebsbachtalbahn Eigentum des Eisenbahninfrastrukturunternehmens Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) bzw. der neu gegründeten RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH. Die AVG hat die Krebsbachtalbahn von der ENAG bzw. der RSBNA gekauft und hat am 03.04.2024 den Betrieb der Strecke übernommen. Für die Planung der HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 zur Reaktivierung der Krebsbachtalbahn soll zwischen dem Landkreis Heilbronn, dem Rhein-Neckar-Kreis und der AVG eine Vereinbarung abgeschlossen werden. Gegenstand der Vereinbarung ist die Reaktivierung der Krebsbachtalbahn auf dem Abschnitt Obergimpfern – Neckarbischofsheim mit einer Neubaustrecke zwischen Obergimpfern – Babstadt (Mitfall E). Der Abschnitt Obergimpfern – Hüffenhardt ist nicht Gegenstand der Vereinbarung.

Die HOAI-Leistungsphase 1 beinhaltet die Grundlagenermittlung (Klären der Aufgabenstellung) und HOAI-Leistungsphase 2 die Vorplanung des Projekts.

Bis einschließlich HOAI-Leistungsphase 2 wird der Mitfall E entsprechend der Untersuchung des VWI zuzüglich der gegebenenfalls notwendigen Erneuerung der auf diesem Streckenabschnitt befindlichen technisch gesicherten Bahnübergänge aktualisiert. Auf dieser Grundlage wird dann erneut eine Bewertung der

Wirtschaftlichkeit nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung 2016+ durchgeführt.

Voraussetzung für die Durchführung der HOAI-Leistungsphasen 3 und 4 ist, dass bei der aktualisierten Bewertung der Wirtschaftlichkeit für den Mitfall E ein Nutzen-Kosten-Index (NKI) größer als 1 und damit eine Förderwürdigkeit des Projektes vorliegt. Die HOAI-Leistungsphase 3 umfasst die Entwurfsplanung und in HOAI-Leistungsphase 4 folgt die Genehmigungsplanung, mit dem Ziel einen Förderantrag nach dem GVFG zu stellen.

5. Finanzielle Rahmenbedingungen für Förderungen

Sowohl auf Bundes- wie auch auf Landesebene wurden die rechtlichen Grundlagen novelliert. Bei einer Bundesförderung des Projektes ist das VWI bei seiner Kostenprognose davon ausgegangen, dass die Fördersätze für die Reaktivierung und Elektrifizierung 90 Prozent und für die restlichen Anteile der Neubaustrecke 75 Prozent betragen. Dabei hat sich auch das Finanzvolumen des Bundes-GVFG erhöht. Hinzu kommt noch ein Förderanteil des Landes für die Planungs- und Baukosten. Zudem sind Planungskosten nun teilweise förderfähig. Insgesamt haben sich damit die finanziellen Rahmenbedingungen für die Förderung des Projektes deutlich verbessert.

6. Aktualisierte Kostenprognose

Nach der bisherigen vorläufigen Kostenprognose des VWI betrugen die Planungs- und Baukosten für die Reaktivierung und Elektrifizierung der Krebsbachtalbahn inkl. der Kosten für den Aus- und Neubau rd. 61,2 Mio. € (51 Mio. € Baukosten und 10,2 Mio. € Planungskosten). Bei dieser Kostenprognose ist der VWI davon ausgegangen, dass die Planungskosten 20 % der Baukosten betragen.

Grundlage für die Baukostenprognose ist zum aktuellen Projektstand nach wie vor die Nutzen-Kosten-Untersuchung von VWI aus dem Jahr 2022. Die Baukosten belaufen sich danach auf insgesamt 51 Mio. € (Preisstand 2025). Die Baukosten für die Sanierung der bestehenden Bahnübergänge sind hierin noch nicht enthalten, gleiches gilt für die Planungskosten.

Für die HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 kalkuliert die AVG Planungskosten in Höhe von 12 % der Baukosten und für die HOAI-Leistungsphasen 5 bis 9 voraussichtlich 13 % der Baukosten. Die Planungskosten liegen nach der Kostenschätzung der AVG damit bei 25 % der Baukosten (12,75 Mio. €), so dass sich die Gesamtkosten auf rd. 63,75 Mio. € erhöhen würden. Mit Blick auf vergleichbare Infrastrukturprojekte ist die Planungskostenhöhe (25 %) aus Sicht der Planungsabteilung der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH realistisch und akzeptabel.

Die Planungskosten für die HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 würden sich auf rd. 6,12 Mio. € (12 % von 51 Mio. €) belaufen. Fördermittel nach dem GVFG sind hierbei noch nicht berücksichtigt. Die Kosten für die Aktualisierung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sind in den Planungskosten der HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 enthalten.

In Anlehnung an den Verteilungsschlüssel, welcher bereits bei der Vereinbarung über die Bezuschussung der Krebsbachtalbahn aus dem Jahre 2013 zur Anwendung kam, haben sich der Rhein-Neckar-Kreis und der Landkreis Heilbronn darauf verständigt den kommunalen Finanzierungsanteil zwischen den Gebietskörperschaften im Verhältnis 53% (Rhein-Neckar-Kreis) und 47 % (Landkreis Heilbronn) zu verteilen.

Von den Planungskosten für die HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 in Höhe von insgesamt 6,12 Mio. € würden nach dem oben dargestellten Verteilungsschlüssel rd. 3,24 Mio. € auf den Rhein-Neckar-Kreis entfallen. Nach den Eckpunkten des ÖPNV-Investitionsförderprogramms des Kreises werden Infrastrukturprojekte in der Regel mit einem Zuschuss von 50 % zu den nicht durch Bund und Land geförderten Kosten in die Investitionsförderung des Kreises aufgenommen. Der danach auf den Rhein-Neckar-Kreis entfallende Finanzierungsanteil an den Planungskosten für die HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 beträgt damit rd. 1,62 Mio. €. Der Finanzierungsanteil der Stadt Neckarbischofsheim liegt ebenfalls bei 1,62 Mio. €.

Im Vergleich zur Kostenprognose aus dem Jahr 2022 würden sich die Planungskosten für die HOAI-Leistungsphase 1 bis 4 um rd. 1,02 Mio. € (2 % von 51 Mio. € Baukosten) erhöhen. Von diesen zusätzlichen Planungskosten für die HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 in Höhe von rd. 1,02 Mio. € entfallen nach dem vereinbarten Verteilungsschlüssel rd. 540 T€ auf den Rhein-Neckar-Kreis. Von der Stadt Neckarbischofsheim sind hier von rd. 270 T€ zu tragen.

Nach der Beschlussfassung im Jahr 2022 (Kreistagsbeschluss vom 19.07.2022) zur Reaktivierung der Krebsbachtalbahn war für den Rhein-Neckar-Kreis von einem Finanzierungsanteil in Höhe von insgesamt rd. 5,2 Mio. € auszugehen. Finanzierungsanteile für Bahnübergangsmaßnahmen waren hier ebenfalls noch nicht enthalten. Unter Berücksichtigung der Planungskostenerhöhung bei den Leistungsphasen 1 bis 4 würde der auf den Rhein-Neckar-Kreis entfallende Finanzierungsanteil für die Reaktivierung und Elektrifizierung der Krebsbachtalbahn inkl. der Kosten für den Aus- und Neubau bei rd. 5,74 Mio. € liegen. Nach Abzug eines Zuschusses in Höhe von 50 % im Rahmen der Investitionsförderung des Kreises beträgt der auf die Stadt Neckarbischofsheim entfallende Finanzierungsanteil damit rd. 2,87 Mio. €.

Der Gemeinderat von Neckarbischofsheim hat am 25.01.2022 einen Grundsatzbeschluss zur Unterstützung und Mitfinanzierung der Reaktivierung der Krebsbachtalbahn gefasst. Die Gemeinde hat sich zu dem Projekt bekannt und war bereit, ihren Finanzierungsanteil in Höhe von rd. 2,6 Mio. € (Stand 2022) aufzubringen. Die Stadt Neckarbischofsheim wurde über die zusätzlichen Planungskosten und den aktualisierten Kostenstand informiert. Die Angelegenheit wird voraussichtlich im Januar oder Februar 2025 auf die Tagesordnung des Gemeinderats der Stadt Neckarbischofsheim genommen.

Die Bau- und Planungskosten werden in den HOAI-Leistungsphasen 1 bis 4 fortgeschrieben und sind dann Grundlage des GVFG-Antrags. Eine Aktualisierung der Kosten erfolgt auf Basis der Kostenschätzung nach dem Abschluss der HOAI-Leistungsphase 3.

Zu den Kosten für die Infrastrukturmaßnahme kommen noch die erforderlich werdenden Finanzierungsanteile für die Bahnübergangsmaßnahmen hinzu. In seiner Sitzung am 15.11.2016 hat der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Wirtschaft der

Bereitstellung der auf den Rhein-Neckar-Kreis für die geplanten Bahnübergangsmaßnahmen entfallenden Finanzierungsanteile in Höhe von rund 381 T€ zugestimmt. Hierbei wurde die nach Landes-GVFG gültige Förderquote von 50 % zugrunde gelegt. Inwieweit aufgrund der Besonderheit des Projektes eine höhere Förderquote (75 %) realisiert werden kann, ist noch abzustimmen.

Die Mitglieder des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Wirtschaft haben am 12.11.2024 über den Abschluss der Planungsvereinbarung zum Infrastrukturprojekt Krebsbachtalbahnhof beraten und dem Kreistag empfohlen, wie folgt zu beschließen:

Der Kreistag stimmt dem Abschluss der Vereinbarung zwischen dem Landkreis Heilbronn, dem Rhein-Neckar-Kreis und der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) über die Planung der Leistungsphasen 1 bis 4 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) des Projektes auf der Grundlage des Planfalls „Mitfall E“ vorbehaltlich der Übernahme des Kostenanteils durch die Stadt Neckarbischofsheim zu.

Die Reaktivierung der Krebsbachtalbahnhof ist den bisher geförderten Investitionsmaßnahmen, wie z.B. der 1. und 2. Ausbaustufe der S-Bahn Rhein-Neckar, der Elektrifizierung der Elsenz- und Schwarzbachtalbahnhof und dem Ausbau der Stadtbahn Heilbronn Nord gleichzusetzen.

Anlage:
Streckenverlauf Reaktivierung Krebsbachtalbahnhof